

I hereby certify that this correspondence is being deposited with the United States Postal Service with sufficient postage as first class mail in an envelope addressed to: Commissioner for Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22131-1450, on March 23, 2004

By Elizabeth J. Deland

PATENT

Attorney Docket No. SIC-03-046

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re application of:) Examiner: Unassigned
KAZUHIRO TAKEDA, et al.) Art Unit: Unassigned
Application No.: 10/708,264)
Filed: February 20, 2004) SUBMISSION OF PRIORITY DOCUMENT
For: BICYCLE SHIFT CONTROL)
APPARATUS WITH PREFERENTIAL)
SHIFTING)

Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

Commissioner:

Enclosed herewith is a certified copy of a priority document, JP 2003-047409, to be made of record in the above-captioned case.

Respectfully submitted,

James A. Deland
Reg. No. 31,242

CUSTOMER NO. 29863
DELAND LAW OFFICE
P.O. Box 69
Klamath River, CA 96050-0069
(530) 465-2430

日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日 2003年 2月25日
Date of Application:

出願番号 特願2003-047409
Application Number:

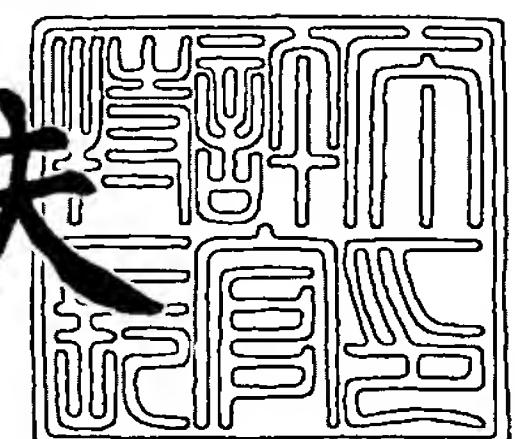
[ST. 10/C]: [JP2003-047409]

出願人 株式会社シマノ
Applicant(s):

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

2003年11月25日

今井康夫



【書類名】 特許願
【整理番号】 SN030036P
【提出日】 平成15年 2月25日
【あて先】 特許庁長官 殿
【国際特許分類】 F16H 61/00
【発明者】
【住所又は居所】 大阪府堺市深井中町874-1-201
【氏名】 竹田 和弘
【発明者】
【住所又は居所】 奈良県生駒市俵口町215-53
【氏名】 市田 典
【特許出願人】
【識別番号】 000002439
【氏名又は名称】 株式会社シマノ
【代理人】
【識別番号】 100094145
【弁理士】
【氏名又は名称】 小野 由己男
【連絡先】 06-6316-5533
【選任した代理人】
【識別番号】 100109450
【弁理士】
【氏名又は名称】 關 健一
【選任した代理人】
【識別番号】 100111187
【弁理士】
【氏名又は名称】 加藤 秀忠

【手数料の表示】**【予納台帳番号】** 020905**【納付金額】** 21,000円**【提出物件の目録】****【物件名】** 明細書 1**【物件名】** 図面 1**【物件名】** 要約書 1**【プルーフの要否】** 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 自転車用自動变速制御装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】

複数の变速段をそれぞれ有する前後の变速装置を自転車の走行状態に応じて制御する自転車用自動变速制御装置であつて、

前記走行状態を検出する走行状態検出手段と、

前記走行状態検出手段により検出された走行状態に応じて、前記前後の变速装置のいずれかを優先して变速する制御手段と、
を備えた自転車用自動变速制御装置。

【請求項 2】

前記制御手段は、前記検出された走行状態の変化が第1条件のとき、前記後变速装置の变速段を優先して順次变速し、前記検出された走行状態が前記第1条件より急激に変化する第2条件のとき、前記後变速装置の变速段に関わらず前記前变速装置の变速段を優先して变速する、請求項1に記載の自転車用自動变速制御装置。

【請求項 3】

前記制御手段は、前記前後の变速段の組み合わせに応じて設定されたシフトアップしきい値及びシフトダウンしきい値と前記検出された走行状態とを比較して前記前後の变速装置のいずれかを優先して变速する、請求項1又は2に記載の自転車用自動变速制御装置。

【請求項 4】

前記制御手段は、現在の变速段に応じた前記後变速装置のシフトアップしきい値よりすくなくとも1段アップした变速段のシフトアップしきい値を前記検出した走行状態が超えたとき、前記前变速装置の变速段を優先して变速する、請求項3に記載の自転車用自動变速制御装置。

【請求項 5】

前記制御手段は、現在の变速段に応じた前記後变速装置のシフトダウンしきい値よりすくなくとも1段ダウンした变速段のシフトダウンしきい値を前記検出

した走行状態が超えたとき、前記前变速装置の变速段を優先して变速する、請求項3又は4に記載の自転車用自动变速制御装置。

【請求項6】

前記走行状態検出手段は、前記自転車の车速を検出する、請求項1から5のいずれかに記載の自転車用自动变速制御装置。

【請求項7】

前記走行状態検出手段は、前記自転車の加速度を検出する、請求項1から5のいずれかに記載の自転車用自动变速制御装置。

【請求項8】

前記前後の变速装置は、歯数が異なる複数枚のスプロケット及び前記スプロケットのいずれかにチェーンをシフトさせるための電気的に制御可能なディレーラをそれぞれ有する、請求項1から7のいずれかに記載の自転車用自动变速制御装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、变速制御装置、特に、複数の变速段をそれぞれ有する前後の变速装置を自転車の走行状態に応じて制御する自転車用自动变速制御装置に関する。

【0002】

【従来の技術】

スポーツ用の自転車や軽快車には、前後の变速装置（たとえば、前後のディレーラ及び前後の複数枚のスプロケット）を車速に応じて变速制御する自动变速機能付きの变速制御装置を有するものが従来知られている（たとえば、特許文献1参照。）。前記文献に開示された前後の变速装置を自動变速する従来の变速制御装置では、自动变速モード時に前後の变速装置を車速に応じて变速するとともに、前後の变速装置の变速時に使用中のスプロケットのいずれかを使用して变速するように变速制御している。これにより無駄な变速が生じないようにしている。このように前後の变速装置を用いて自动变速すると、後变速装置だけを自动变速する場合に比べて細かいギア比の変化に応じたきめ細かい自动变速が可能になる。

。

【0003】

【特許文献1】

特表平8-501742号公報

【0004】

【発明が解決しようとする課題】

前記従来の構成では、前後の変速装置の変速時に使用中のスプロケットのいずれかを使用して変速するように変速制御している。このため、無駄がない変速を行いやすいが、変速比が急激に変化して脚に負担を強いるおそれがある。そこで、後変速装置を優先的に段階的に変速することが考えられる。しかし、このように後変速装置を優先して変速していくと、急激に速度が上がったときや下がったとき等の速度変更が急激なときに変速動作が頻繁に行われ、理想のギア比に到達するのが遅くなったり、場合によってはチャタリングが生じるおそれがある。このように、前記変速制御装置では、走行状態に応じて適切な変速動作を行いにくい。

【0005】

本発明の課題は、前後の変速装置を自動変速制御する装置において、走行状態の急激な変動が生じても走行状態に応じて適切な変速動作を行えるようにすることにある。

【0006】

【課題を解決するための手段】

発明1に係る自転車用自動変速装置は、複数の変速段をそれぞれ有する前後の変速装置を自転車の走行状態に応じて制御する装置であって、走行状態検出手段と、制御手段とを備えている。走行状態検出手段は、走行状態を検出する手段である。制御手段は、走行状態検出手段により検出された走行状態に応じて、前後の変速装置のいずれかを優先して変速する手段である。

【0007】

この自動変速装置では、走行状態が検出されると、検出された走行状態の変化に応じて前後の変速装置のいずれかを優先して変速する。たとえば、緩やかに走

行状態が変化したときには変速比の変化が小さい後変速装置を用いて変速し、急激に走行状態が変化したときには変速比の変化が後変速装置より大きい前変速装置を用いて変速することができる。ここでは、走行状態に応じて前後の変速装置のいずれかを優先して変速するので、走行状態の急激な変動が生じても走行状態に応じて適切な変速動作を行うことができる。

【0008】

発明2に係る自転車用自動变速制御装置は、発明1に記載の装置において、制御手段は、検出された走行状態の変化が第1条件のとき、後変速装置の変速段を優先して順次変速し、検出された走行状態が前記第1条件より急激に変化する第2条件のとき、後変速装置の変速段に関わらず前変速装置の変速段を優先して変速する。この場合には、緩やかに走行状態が変化する第1条件のときには変速比の変化が小さい後変速装置を用いて順次変速し、急激に走行状態が変化する第2条件のときには変速比の変化が後変速装置より大きい前変速装置を用いて変速することができる。このため、走行状態が急激に変化しても変速動作が頻繁に行われにくくなり、走行状態に応じて適切な変速動作を行える。

【0009】

発明3に係る自転車用自動变速制御装置は、発明1又は2に記載の装置において、制御手段は、前後の変速段の組み合わせに応じて設定されたシフトアップしきい値及びシフトダウンしきい値と検出された走行状態とを比較して前後の変速装置のいずれかを優先して変速する。この場合には、シフトアップとシフトアップとで異なるしきい値を用いて制御するので、変速動作が頻繁に生じるチャタリングを防止しやすくなり、走行状態が変化しても変速動作がさらに頻繁に行われにくくなる。このため、走行状態に応じてさらに適切な変速動作を実現できる。

【0010】

発明4に係る自転車用自動变速制御装置は、発明3に記載の装置において制御手段は、現在の変速段に応じた後変速装置のシフトアップしきい値よりすくなくとも1段アップした変速段のシフトアップしきい値を検出した走行状態が超えたとき、前変速装置の変速段を優先して変速する。この場合には、通常使用するシフトアップしきい値を用いて前変速装置の優先制御を行えるので、制御が簡素に

なる。

【0011】

発明5に係る自転車用自動变速制御装置は、発明3又は4に記載の装置において制御手段は、現在の变速段に応じた後变速装置のシフトダウンしきい値よりも少なくとも1段ダウンした变速段のシフトダウンしきい値を検出した走行状態が超えたとき、前变速装置の变速段を優先して变速する。この場合には、通常使用するシフトダウンしきい値を用いて前变速装置の优先制御を行えるので、制御が簡素になる。

【0012】

なお、発明4及び5で、走行状態がしきい値を超えるという意味は、走行状態が速度であれば、シフトアップしきい値の場合は検出された速度がシフトアップしきい値を高速側に超える場合をいい、シフトダウンしきい値の場合は低速側に超える場合をいう。また、走行状態をクランク回転速度で検出する場合は、シフトアップしきい値の場合は検出されたクランク回転速度がシフトアップしきい値を高回転速度側に超える場合をいい、シフトダウンしきい値の場合は低回転速度側に超える場合をいう。さらに速度やクランク回転数をパルスで計測する場合、シフトアップしきい値の場合は検出されたパルス間隔がシフトアップしきいに応じたパルス間隔より短くなる場合をいい、シフトダウンしきい値の場合は長くなる場合をいう。

【0013】

発明6に係る自転車用自動变速制御装置は、発明1から5のいずれかに記載の装置において、走行状態検出手段は、自転車の車速を検出する。この場合には、自動变速に使用される車速により前变速装置を优先制御できるので优先制御が簡素になる。

発明7に係る自転車用自動变速制御装置は、発明1から5のいずれかに記載の装置において、走行状態検出手段は、自転車の加速度を検出する。この場合には、急激な走行状態の変化に応じて変化する加速度により前变速装置を优先制御できるので、优先制御におけるシフトアップ及びシフトダウンのしきい値としてそれぞれ1種のしきい値を用いるだけでよい。

【0014】

発明8に係る自転車用自動变速制御装置は、発明1から7のいずれかに記載の装置において、前後の变速装置は、歯数が異なる複数枚のスプロケット及びスプロケットのいずれかにチェーンをシフトさせるための電気的に制御可能なディレーラをそれぞれ有する。この場合には、複数枚のスプロケットとディレーラとを有する前後の外装变速装置において、走行状態に応じて適切な变速動作を行うことができる。

【0015】

【発明の実施の形態】

図1において、本発明の一実施形態を採用した自転車は前後サスペンション付きのマウンテンバイクであり、リアサスペンション13r付きのフレーム体2とフロントサスペンション13f付きのフロントフォーク3とを有するフレーム1と、ハンドル部4と、前後の变速装置8, 9を含む駆動部5と、フロントフォーク3に装着された前輪6と、ハブダイナモ10が装着された後輪7と、前後の变速装置8, 9を含む各部を制御するための制御装置11(図3)とを備えている。

【0016】

フレーム1のフレーム体2は、異形角パイプを溶接して製作されたものである。フレーム体2には、サドル18や駆動部5を含む各部が取り付けられている。フロントフォーク3は、フレーム体2の前部に斜めに傾いた軸回りに揺動自在に装着されている。

ハンドル部4は、図2に示すように、フロントフォーク3の上部に固定されたハンドルステム12と、ハンドルステム12に固定されたハンドルバー15とを有している。ハンドルバー15の両端にはブレーキレバー16とグリップ17とが装着されている。ブレーキレバー16の装着部分には、前後の变速装置8, 9の手動变速操作を行う前後の变速スイッチ20a, 20b, 20c, 20dと、運転モードを自動变速モードと手動变速モードとに切り換える操作スイッチ21aと、サスペンション13f, 13rの硬軟の手動切り換えを行うための操作スイッチ21bとが装着されている。变速スイッチ20aは、手動变速モード時に

後述するリアディレーラ26rを1段ずつシフトダウンするためのスイッチであり、変速スイッチ20bは、リアディレーラ26rを1段ずつシフトアップするためのスイッチである。変速スイッチ20cは、手動変速モード時に後述するフロントディレーラ26fを1段ずつシフトダウンするためのスイッチであり、変速スイッチ20dは、フロントディレーラ26fを1段ずつシフトアップするためのスイッチである。

【0017】

駆動部5は、フレーム体2の下部（ハンガーパー）に設けられクランク27と、外装式の前後の変速装置8，9とを有している。前変速装置8は、クランク27に装着された3枚のスプロケットF1～F3と、フレーム体2に装着されたフロントディレーラ26fとを有している。後変速装置9は、たとえば8枚のスプロケットR1～R8を有する多段ギア25と、フレーム体2の後部に装着されたりアディレーラ26rとを有している。クランク27は、3枚のスプロケットF1～F3が装着されたギアクランク27aと左クランク27bとを有している。また、駆動部5は、ギアクランク27aと多段ギア25のそれぞれいずれかのスプロケットF1～F3，R1～R8に掛け渡されたチェーン29を有している。

【0018】

フロント側のスプロケットF1～F3は、歯数が最も少ないスプロケットF1から順に歯数が多くなっており、歯数が最も多いスプロケットF3が最も外側に配置されている。また、リア側のスプロケットR1～R8は、歯数が最も多いスプロケットR1から順に歯数が少なくなっており、歯数が最も少ないスプロケットR8が最も外側に配置されている。なお図1では、図面を簡略化するためにスプロケットR1～R8の枚数を正確には表していない。

【0019】

左クランク27b側の回転中心には、クランク27の回転を検出するための回転検出器（図示せず）が装着されている。回転検出器は、リードスイッチ23（図3）と、リードスイッチ23の回転中心側でクランク27の回転方向に間隔を隔てて配置された磁石（図示せず）とを有しており、リードスイッチ23からクランク27の1回転当たり4つのパルスが出力される。ここで、回転検出器を設

けたのは、外装変速機の場合、クランク27が回転していないと変速できないため、クランク27が回転しているときのみ変速動作が行われるようにするためである。

【0020】

後輪7のハブダイナモ10は、ディスクブレーキのブレーキディスク及び多段ギア25が装着されたフリーホイールを装着可能なハブであり、内部に後輪7の回転により発電する交流発電機19（図3）を有している。

制御装置11は、変速スイッチ20a～20dや操作スイッチ21a, 21bの操作に応じて変速装置8, 9やサスペンション13f, 13rを制御するとともに、速度に応じてそれらを自動制御する。

【0021】

制御装置11は、図3及び図4に示すように、第1、第2及び第3制御ユニット30～32の3つの制御ユニットを有している。第1制御ユニット30は、交流発電機19に接続されている。第1制御ユニット30は、交流発電機19で生成された電力で駆動され、供給された電力によりフロントディレーラ26f、リアディレーラ26r及びリアサスペンション13rを制御する。第1制御ユニット30は、第2制御ユニット31に接続され、第2制御ユニット31や第3制御ユニット32に制御信号を電力に乗せて供給する。具体的には供給された電力を制御信号に応じてオンオフさせて制御信号を電力にのせて出力する。

【0022】

第2制御ユニット31は、第1制御ユニット30から送られた制御信号に応じて、フロントサスペンション13fを制御するとともに、各スイッチ20a～20d、21a, 21bの操作情報を第1制御ユニット30に仲介する。

第3制御ユニット32は第2制御ユニット31に着脱自在に装着されている。第3制御ユニット32は、走行情報を表示可能な液晶表示部56を有しており、第1制御ユニット30から出力された制御信号に応じて液晶表示部56を表示制御する。液晶表示部56は、車速、走行距離、変速位置などの走行情報を表示する。

【0023】

第1制御ユニット30は、たとえば、フレーム体2の下部のハンガーパーに装着されており、回転検出器及びフロントディレーラ26fに隣接して設けられている。第1制御ユニット30は、運転モードに応じて変速装置8, 9及びリアサスペンション13rを制御する。具体的には、自動モードの時には、速度に応じて変速装置8, 9を変速制御するとともにリアサスペンション13rを速度に応じて硬軟2つの硬さに制御する。手動モードの時には各変速スイッチ20a～20d及び操作スイッチ21a, 21bの操作に応じて変速装置8, 9及びリアサスペンション13rを制御する。また、速度信号を制御信号として第2制御ユニット31及び第3制御ユニット32に出力する。

【0024】

第1制御ユニット30は、CPUやメモリやI/Oインターフェイスなどを含むマイクロコンピュータからなる第1制御部35を有している。第1制御部35には、交流発電機19からのパルス出力により速度信号を生成するための波形成形回路36と、充電制御回路33と、第1蓄電素子38aと、回転検出器のリードスイッチ23と、電源通信回路34と、電源オンオフスイッチ28とが接続されている。また、フロントディレーラ26fのモータドライバ(FMD)39fと、リアディレーラ26rのモータドライバ(RMD)39rと、フロントディレーラ26fの動作位置センサ(FLS)41fと、リアディレーラ26rの動作位置センサ(RLS)41rと、リアサスペンション13rのモータドライバ(RSD)43rとが接続されている。

【0025】

第1制御部35内のメモリには、各種の走行情報などの走行データが記憶されるとともに、制御に必要な制御データが格納されている。たとえば、制御データとして、図12及び図13に示すように、各スプロケットF1～F3, R1～R8の組み合わせと車速とに応じて変速するためのシフトアップしきい値U(F, R)(図12)及びシフトダウンしきい値D(F, R)(図13)が格納されている。ここで、シフトアップしきい値U(F, R)及びシフトダウンしきい値D(F, R)は、車速で設定されており、ライダーの好みや走行状態に合わせて変速タイミングの車速が異なるテーブル4～テーブル-4までの、たとえば9段階

に設定されている。ここでは、テーブル0からテーブル4に向かうに従って高速側で変速し、逆にテーブル-4に向かうに従って低速側で変速する。ここでは、図14では、テーブル0において、たとえばフロントディレーラ26fのスプロケットF2とリアディレーラ26rのスプロケットR3にチェーン29が掛けられた状態で変速するタイミングは、F2とR3との交点の速度（この場合は11.66）を超えたときである。この値が前後のスプロケットF2, R3の組み合わせのシフトアップしきい値U(F2, R3)になる。図13に示すシフトダウンしきい値も同様である。

【0026】

第1制御部35には、第1蓄電素子38aにダイオード42を介して接続された第2蓄電素子38bからの電力が供給されている。ダイオード42は、第1蓄電素子38aから第2蓄電素子38bへ一方向のみ電流を流すように設けられている。これにより、第2蓄電素子38bから第1蓄電素子38aへの逆流を防止できる。ここで、第1蓄電素子38aは主に、モータドライバ39f, 39r, 43f, 43rやモータドライバ39f, 39r, 43f, 43rにより駆動されるモータを有するサスペンション13f, 13rやディレーラ26f, 26rなどの消費電力が大きく電気容量の大きな電装品の電源として使用される。ただし、後述する第2制御部45の電源としても使用される。第2蓄電素子38bは、第1制御部35、後述する第3制御部55及び液晶表示部56等の消費電力が小さく電気容量の小さな電装品の電源として使用される。

【0027】

第1及び第2蓄電素子38a, 38bは、たとえば電気二重層コンデンサなどの大容量コンデンサからなり、交流発電機19から出力され、充電制御回路33で整流された直流電力を蓄える。なお、蓄電素子38a, 38bをコンデンサに代えてニッケル・カドニウム電池やリチウムイオン電池やニッケル水素電池などの二次電池で構成してもよい。

【0028】

充電制御回路33は、交流発電機19から出力された電力を整流して直流の電力を生成する整流回路37と、整流回路37から出力された電力を第1制御部3

5からの電圧信号によりオンオフする充電オンオフスイッチ40とを備えている。充電オンオフスイッチ40は、第1蓄電素子38aに過大な電圧の電力を蓄えないようにするためのものである。第1蓄電素子38aの電圧は第1制御部35により監視されており、第1制御部35は監視している電圧が所定電圧（たとえば7ボルト）以上になると充電オンオフスイッチ40をオフする電圧信号を出力し、充電オンオフスイッチ40を開く。また、所定電圧（たとえば5.5ボルト）以下になるとオンする電圧信号を出力し、充電オンオフスイッチ40を閉じる。

【0029】

電源通信回路34は、第2蓄電素子38bにも接続されている。電源通信回路34は、第1制御部35からの速度、距離、变速段、自動又は手動、サスペンションの硬軟などの情報に応じた制御信号により第2蓄電素子38bから送られた電力をオンオフして制御信号を含む電力を第2制御ユニット31に向けて制御信号を供給する。

【0030】

電源オンオフスイッチ28は、第1蓄電素子38aにも接続されている。電源オンオフスイッチ28は、第1蓄電素子38aからフロントサスペンション13fのモータドライバ43f及び第2制御ユニット31に送る電力をオンオフするために設けられている。電源オンオフスイッチ28は、前後のサスペンション13f, 13rの硬軟の制御が終了すると第1制御部35からの信号によりオフされ、制御開始時にオンする。これにより、第1蓄電素子38aの電力の無駄な消耗を抑えることができる。

【0031】

各モータドライバ39f, 39r, 43f, 43rは、制御信号に応じてディレーラ26f, 26rに設けられたモータ44f, 44r、サスペンション13f, 13rに設けられたモータ（図示せず）を駆動する駆動信号を各モータに出力する。

第2制御ユニット31は、図2に示すように、ハンドル部4のハンドルバー15に固定可能なブラケット50により取り付けられている。第2制御ユニット3

1は、図4に示すように、マイクロコンピュータからなる第2制御部45を有している。第2制御部45には、第1受信回路46と、フロントサスペンション13fのモータドライバ(FSD)43fが接続されている。第1受信回路46は、第1制御ユニット30の電気通信回路34に接続されており、電力に含まれる制御信号を抽出して第2制御部45に出力する。電気通信回路34は、第3蓄電素子38cにも接続されている。第3蓄電素子38cは、たとえば電解コンデンサなどの比較的小容量のコンデンサを用いており、制御信号によりオンオフされた電力を平滑化するために設けられている。第3蓄電素子38cには、バッファアンプ48が接続されている。バッファアンプ48は、入出力電圧を一定に保持できるアンプであり、変速スイッチ20a, 20b及び操作スイッチ21a, 21bからのアナログの電圧信号を安定化するために設けられている。

【0032】

第2制御ユニット31は、第1蓄電素子38aからの電力により動作するとともに、第2蓄電素子38bの電力に乗せられた制御信号に基づきフロントサスペンション13fを運転モードに応じて制御する。具体的には、自動モードの時には、速度に応じてフロントサスペンション13fの硬軟の切り換えを行うとともに、手動変速モードの時には、操作スイッチ21bの操作に応じてフロントサスペンション13fの硬軟の切り換えを行う。なお、前述したように、第2制御部45は、電源オンオフスイッチ28によりサスペンションの制御の時のみ動作するようになっている。

【0033】

第3制御ユニット32は、いわゆるサイクルコンピュータと呼ばれものであり、第2制御ユニット31に着脱自在に装着されている。また、第3制御ユニット32には、たとえばボタン電池などの電池59が装着されており、電池59からも電力を供給できるようになっている。これにより、第3制御ユニット32を第2制御ユニット31から取り外しても第3制御ユニット32は動作可能になっている。このため、ホイール径の設定などの各種の初期設定を行うことができるとともに、走行距離、走行時間等の各種のデータを記憶させることができる。

【0034】

第3制御ユニット32は、図4に示すように、マイクロコンピュータからなる第3制御部55を有している。第3制御部55には、液晶表示部56と、バックライト58と、電池59、第2受信回路61と、第4蓄電素子38dとが接続されている。液晶表示部56は、速度やケイデンスや走行距離や変速位置やサスペンションの状態などの各種の走行情報を表示可能であり、バックライト58により照明される。電力安定化回路57は、電力をオンオフして制御信号を供給してもオンオフ信号を含む電力をたとえば平滑化により安定化するものである。これにより、オンオフする制御信号を電力乗せてもバックライト58のちらつきが生じにくくなる。

【0035】

第2受信回路61は、第1受信回路46と並列に接続されており、第2蓄電素子38bからの電力に含まれる制御信号を抽出して第3制御部55に出力する。第4蓄電素子38dは、たとえば電解コンデンサからなり、第2蓄電素子38bから供給される電力を蓄えてオンオフする制御信号による影響を少なくするために設けられている。第4蓄電素子38dは、第2受信回路61と並列に接続されたり、第3制御部55及び電力安定化回路57に接続されている。

【0036】

図5は、液晶表示部56の表示面71の表示内容を示す図である。表示面71には、主数値表示部72と、副数値表示部73と、内容表示部74と、後ギア段数表示部75と、前ギア段数表示部76とが設けられている。主数値表示部72と副数値表示部73には自転車の速度、時刻等の情報を数値により表示する。内容表示部74は主数値表示部72と副数値表示部73の表示内容を示すとともに変速モードを表示するものである。たとえば、「VEL」は走行速度、「DST」は走行距離あるいは積算距離、「CLK」は時刻、「TIM」は走行時間、「GEA」はチェンジギア装置のシフト位置を表示していることを示している。また、「AT」は自動変速モードに、「MT」は手動変速モードに設定されていることを示している。

【0037】

速度の単位は「Km/h」と「Mile/h」とを切り換え可能であり、距離

の単位は「Km」と「Mile」とを切り替え可能である。液晶表示部56の初期設定において距離の単位を設定することにより、表示面71の単位表示も設定された単位を表示するものである。

後ギア段数表示部75は、後変速装置9のギア段数（変速段の位置）を表示するものである。後ギア段数表示部75は、寸法が順次小さくなる円板状表示が左から右に並んでいる。これは実際の後変速装置9のギアの有効径に対応して、配列されているものである。また、液晶表示部56の初期設定において、前後の変速装置8, 9のギア段数を自転車の実際のギア段数に合致するように設定することができます。例えば、後ギア段数を8段に設定しておけば、後ギア段数表示部75は左側から8個の円板状表示が表示され、右側の1個は表示されない。

【0038】

前ギア段数表示部76は前変速装置8のギア段数を表示するものである。前ギア段数表示部76は、寸法が順次小さくなる円板状表示が右から左に並んでいる。初期設定で、前ギア段数を2段に設定しておけば、前ギア段数表示部56は右側から2個の円板状表示が表示され、左側の1個は表示されない。このように後ギア段数表示部75と前ギア段数表示部76は、自転車の実際の変速装置8, 9のギア配列に対応した円板状表示の大小配列となるように配置されているので、ギア段数が直感的に一目で分かるものとなっている。

【0039】

このような構成の制御装置11では、自転車が走行するとハブダイナモ10の交流発電機19が発電し、その電力が第1制御ユニット30に送られ、第1及び第2蓄電素子38a, 38bに電力が蓄えられる。ここで、交流発電機19が後輪7に設けられているので、たとえばスタンドを立ててペダルを回せば充電量が不足していても第1及び第2蓄電素子38a, 38bを充電できる。このため、変速装置の調整のためにペダルを回せば簡単に充電でき、充電量が不足していても液晶表示部56の設定等の作業を容易に行える。

【0040】

また、第1制御ユニット30がハンガー部に設けられているので、交流発電機19との距離が近くになり、電源ケーブルが短くて済み信号のやり取りや電力供給

の効率が高くなる。

また、波形成形回路36で波形成形されたパルスにより第1制御部35で速度信号が生成されると、自動变速モードのときその速度信号に応じてディレーラ26f, 26r及びサスペンション13f, 13rが制御される。具体的には、自動モードで走行中に速度が所定のしきい値を超えたときそれより遅くなると变速動作が行われる。この变速動作はリアディレーラ26rが優先して行われる。また、速度が所定速度以上になると両サスペンション13f, 13rの硬さが硬くなる。

【0041】

このディレーラ26f, 26rやサスペンション13f, 13rなどのモータで駆動される電気容量が大きな電装品が駆動されると、第1蓄電素子38aの電圧が低下することがある。第1制御部35や第3制御部55や液晶表示部56が第1蓄電素子38aを電源としているとき、この電圧低下でリセットされたり不具合が生じるおそれがある。しかし、ここでは、ダイオード42により第1蓄電素子38aと接続された第2蓄電素子38bをこれらの電装品の電源としているので第1蓄電素子38aが電圧降下してもその影響を受けることがない。また、第2制御部45は、第1蓄電素子38aを電源としているが、サスペンション13fの制御時以外はオフしているので第1蓄電素子38aの電圧降下の影響を受けにくい。

【0042】

第1制御部35で生成された速度、距離、变速段、自動又は手動、サスペンションの硬軟などの情報に応じた制御信号は電源通信回路34に出力され、制御信号により電源通信回路34が第2蓄電素子38bから供給された電力をオンオフし、電力のオンオフで表現された制御信号が電力とともに第2制御部45及び第3制御部55に送られる。第2制御部45は、第1蓄電素子38aから供給された電力で動作するとともに、第2蓄電素子38bからの電力に乗せられた制御信号によりフロントサスペンション13fを制御する信号をモータドライバ43fに出力する。また、第3制御部55では、制御信号に基づく速度やその他の種々の情報を液晶表示部56に出力するとともに、そのパルスにより距離の算出等も

行う。

【0043】

また、操作スイッチ21a, 21bや変速スイッチ20a～20dが操作されると、異なるアナログ電圧の信号がバッファアンプ48を介して第1制御部35に出力され、第1制御部35でディレーラ26f, 26rを制御する信号やサスペンション13f, 13rを制御する信号やモードを変更する信号が生成される。このうち、フロントサスペンション13fを制御する信号は、電源通信回路34に出力されて速度信号と同様に電力をオンオフして第2制御部45に出力され、第2制御部45でフロントサスペンション13fが制御される。

【0044】

次に、第1制御ユニット30に搭載された第1制御部35の変速動作を主に説明する。

後輪7が回転して交流発電機19から電力が供給され、それが第1蓄電素子38aに蓄えられて第1制御部35に供給されると、自転車1の変速制御が可能となる。これにより、まず、図6のステップS1にて第1制御部35の初期設定を行う。この初期設定では、変速モードがたとえば自動変速モードに設定される。ステップS2では、自動変速モードか否かを判断する。ステップS3では、手動変速モードか否かを判断する。ステップS4では、たとえば、サスペンション13f, 13rの硬軟や液晶表示部56の画面表示の変更や9種類のしきい値の選択操作などの他のモードが指定されたか否かを判断する。

【0045】

自動変速モードが指定されたと判断すると、ステップS2からステップS5に移行するステップS5では、交流発電機19から出力され波形成形回路36で波形成形された信号をもとに算出した車速Vを取り込む。ステップS6では、現在のスプロケットの組み合わせ（前後の変速段を組み合わせ）F, Rを各ディレーラ26f, 26rに設けられた動作位置センサ41f, 41rの状態により取り込む。ここで、変数Fは、フロントディレーラ26fの動作位置を示す変数であり、1から3の間で変化する。また、変数Rは、リアディレーラ26rの動作位置を示す変数であり、1から8の間で変化する。

【0046】

ステップS7では、取り込んだ車速Vが前後の変速段の組み合わせ毎に設定された図12に示したシフトアップしきい値U(F, R)を上回っているか否かを判断する。

具体的には、車速Vを取り込む都度、波形成形回路36から出力される車速Vに応じたパルス間隔としきい値に応じたパルス間隔とを比較する。パルス間隔を比較する場合、車速Vに応じてパルス間隔は変動するため、車速Vに応じたパルス間隔がしきい値に応じたパルス間隔より短い（車速Vが速い）か長い（車速Vが遅い）かによりしきい値を超えたと判断する。

【0047】

ステップS8では、取り込んだ車速Vが変速段の組み合わせ毎に設定された図13に示したシフトダウンしきい値D(F, R)を下回っているか否かを判断する。取り込んだ車速Vが変速段の組み合わせ毎のシフトアップしきい値U(F, R)を上回っていると判断すると、ステップS7からステップS9に移行する。ステップS9では、取り込んだ車速Vが後変速装置9のひとつ高速側のスプロケットR+1と前変速装置8のスプロケットFとの組み合わせによるシフトアップしきい値U(F, R+1)を上回っているか否かを判断する。この判断により、自転車が急激に加速しているか否かを判断する。取り込んだ車速Vがシフトアップしきい値U(F, R+1)を上回っていないと判断すると、ステップS9からステップS10に移行して後変速装置9の変速を優先する、図7に示すシフトアップ1処理を実行する。取り込んだ車速Vがシフトアップしきい値U(F, R+1)を上回っていると判断する、つまり自転車が急激に加速していると判断すると、ステップS9からステップS11に移行して前変速装置8の変速を優先する、図8に示すシフトアップ2処理を実行する。

【0048】

取り込んだ車速Vが変速段毎のシフトダウンしきい値D(F, R)を下回っていると判断すると、ステップS8からステップ12に移行する。ステップS12では、取り込んだ車速Vが後変速装置9のひとつ低速側のスプロケットR-1と前変速装置8のスプロケットFとの組み合わせによるシフトダウンしきい値D(

F, R-1) を下回っているか否かを判断する。この判断により、自転車が急激に減速しているか否かを判断する。取り込んだ車速Vがシフトダウンしきい値D (F, R-1) を下回っていないと判断すると、ステップS12からステップS13に移行して後変速装置9の变速を優先する、図9に示すシフトダウン1処理を実行する。取り込んだ車速Vがシフトダウンしきい値D (F, R-1) を下回っていると判断する、つまり自転車が急激に減速していると判断すると、ステップS12からステップS14に移行して前変速装置8の变速を優先する、図10に示すシフトダウン2処理を実行する。ここでは、加減速が大きくなる、つまり自転車の速度が急激に変化する場合は後変速装置9ではなく前変速装置8による变速を優先しておこない、ギア比を大きく変化させている。

【0049】

手動变速モードと判断すると、ステップS3からステップS15に移行する。ステップS15では、図11に示す手動变速処理を実行する。他のモードと判断すると、ステップS4からステップS16に移行する。ステップS16では、選択された他のモード処理を実行する。たとえば、サスペンション13f, 13rの硬軟の切り換えや、液晶表示部56の表示の切り換えや、しきい値の変更処理などがこの処理に含まれる。

【0050】

この变速制御システムでは、チェーンが大きく傾くのを防止するために、シフトアップ1処理では、スプロケットF1（フロント側の最も歯数が少ないスプロケット）とスプロケットR7（リア側の二番目に歯数が少ないスプロケット）との組み合わせ、スプロケットF1とスプロケットR8（リア側の最も歯数が少ないスプロケット）との組み合わせ、及びスプロケットF2（フロント側の中間歯数のスプロケット）とスプロケットR8との組み合わせの3つの組み合わせを禁止している。また、シフトダウン1処理では、スプロケットF2とスプロケットR1（リア側の最も歯数が多いスプロケット）との組み合わせ、スプロケットF3（フロント側の最も歯数が多いスプロケット）とスプロケットR1との組み合わせ、及びスプロケットF1とスプロケットR2（リア側の二番目に歯数が多いスプロケット）との組み合わせの3つの組み合わせを禁止している。

【0051】

シフトアップ1処理では、図7のステップS20でクランクが回転しているか否かを判断する。外装変速装置ではクランクが回転していないと変速できないためこの判断を行っている。クランクの回転は、リードスイッチ23からのパルス入力により判断する。クランクが回転していない場合は何も処理せずにメインルーチンに戻る。

【0052】

クランクが回転している場合はステップS21に移行する。ステップS21では、リアディレーラ26rがスプロケットR6の位置にあるか否かを判断する。リアディレーラ26rがスプロケットR6の位置にはない場合には、ステップS22に移行してリアディレーラ26rがスプロケットR7の位置あるか否かを判断する。リアディレーラ26rがスプロケットR7の位置にはない場合には、ステップS23に移行してリアディレーラ26rがスプロケットR8の位置あるか否かを判断する。リアディレーラ26rがスプロケットR8の位置にある場合には、何も処理せずメインルーチンに戻る。リアディレーラ26rがスプロケットR8の位置にはない場合には、ステップS23からステップS24に移行してリアディレーラ26rを一段シフトアップする。

【0053】

リアディレーラ26rがスプロケットR6の位置にある場合には、ステップS21からステップS25に移行する。ステップS25では、フロントディレーラ26fがスプロケットF1の位置にあるか否かを判断する。この判断は、禁止されたスプロケットF1とスプロケットR7との組み合わせを回避するために行われる。フロントディレーラ26fがスプロケットF1の位置にある場合には、ステップS25からステップS26に移行してフロントディレーラ26fをスプロケットF2の位置にシフトアップする。これにより、スプロケットF1とスプロケットR7及びスプロケットR8との組み合わせを禁止している。フロントディレーラ26fがスプロケットF1の位置にはない場合には、ステップS25からステップS27に移行してリアディレーラ26fをスプロケットR7の位置にシフトアップする。

【0054】

リアディレーラ $26r$ がスプロケットR7の位置にある場合には、ステップS22からステップS28に移行する。ステップS28では、フロントディレーラ $26f$ がスプロケットF2の位置にあるか否かを判断する。この判断は、禁止されたスプロケットF2とスプロケットR8との組み合わせを回避するために行われる。フロントディレーラ $26f$ がスプロケットF2の位置にある場合には、ステップS28からステップS30に移行してフロントディレーラ $26f$ をスプロケットF3の位置にシフトアップする。これにより、スプロケットF2とスプロケットR8との組み合わせを禁止している。フロントディレーラ $26f$ がスプロケットF2の位置にない場合には、ステップS28からステップS29に移行してリアディレーラ $26f$ をスプロケットR8の位置にシフトアップする。これらの処理が終了するとメインルーチンに戻る。

【0055】

シフトアップ2処理、つまりフロント優先変速処理では、図8のステップS30でクランクが回転しているか否かを判断する。クランクが回転していない場合は何も処理せずにメインルーチンに戻る。クランクが回転している場合はステップS31に移行する。ステップS31では、フロントディレーラ $26f$ がスプロケットF3の位置にあるか否かを判断する。フロントディレーラ $26f$ がスプロケットF3の位置にある場合には何も処理せずにメインルーチンに戻る。フロントディレーラ $26f$ がスプロケットF3の位置にない場合には、ステップS31からにステップS32に移行してフロントディレーラ $26f$ がスプロケットF2の位置にあるか否かを判断する。フロントディレーラ $26f$ がスプロケットF2の位置にない場合、つまりフロントディレーラ $26f$ がスプロケットF1の位置にある場合には、ステップS32からにステップS33に移行してリアディレーラ $26r$ がスプロケットR1の位置にあるか否かを判断する。この判断は、禁止されたスプロケットF2とスプロケットR1との組み合わせを回避するために行われる。リアディレーラ $26r$ がスプロケットR1の位置にある場合には、ステップS33からステップS34に移行し、リアディレーラ $26r$ をスプロケットR2の位置にシフトアップしてからフロントディレーラ $26f$ をスプロケットF

2の位置にシフトアップする。これにより、禁止されたスプロケットF2とスプロケットR1との組み合わせを禁止している。リアディレーラ26rがスプロケットR1の位置にない場合には、ステップS33からステップS35に移行し、フロントディレーラ26fを一段シフトアップする。

【0056】

フロントディレーラ26fがスプロケットF2の位置にある場合には、ステップS32からステップS36に移行してリアディレーラ26rがスプロケットR2の位置にあるか否かを判断する。この判断は、禁止されたスプロケットF3とスプロケットR2との組み合わせを回避するために行われる。リアディレーラ26rがスプロケットR2の位置にある場合には、ステップS36からステップS37に移行し、リアディレーラ26rをスプロケットR3の位置にシフトアップしてからフロントディレーラ26fをスプロケットF3の位置にシフトアップする。これにより、禁止されたスプロケットF3とスプロケットR2との組み合わせ及びスプロケットF3とスプロケットR1との組み合わせを禁止している。リアディレーラ26rがスプロケットR2の位置にない場合には、ステップS36からステップS35に移行し、フロントディレーラ26fを一段シフトアップする。

【0057】

このフロント優先処理であるシフトアップ2処理では原則的にフロントディレーラ26fだけをシフトアップする。しかし、禁止された組み合わせが生じる場合には、フロントディレーラ26fに加えてリアディレーラ26rもシフトアップする。

シフトダウン1処理では、図9のステップS40でクランクが回転しているか否かを判断する。クランクが回転していない場合は何も処理せずにメインルーチンに戻る。

【0058】

クランクが回転している場合はステップS41に移行する。ステップS41では、リアディレーラ26rがスプロケットR3の位置にあるか否かを判断する。リアディレーラ26rがスプロケットR3の位置にない場合には、ステップS4

2に移行してリアディレーラ26rがスプロケットR2の位置あるか否かを判断する。リアディレーラ26rがスプロケットR2の位置には、ステップS43に移行してリアディレーラ26rがスプロケットR1の位置あるか否かを判断する。リアディレーラ26rがスプロケットR1の位置にある場合には、何も処理せずメインルーチンに戻る。リアディレーラ26rがスプロケットR1の位置には、ステップS43からステップS44に移行してリアディレーラ26rを一段シフトダウンする。

【0059】

リアディレーラ26rがスプロケットR3の位置にある場合には、ステップS41からステップS45に移行する。ステップS45では、フロントディレーラ26fがスプロケットF3の位置にあるか否かを判断する。この判断は、禁止されたスプロケットF3とスプロケットR2との組み合わせを回避するために行われる。フロントディレーラ26fがスプロケットF3の位置にある場合には、ステップS45からステップS46に移行してフロントディレーラ26fをスプロケットF2の位置にシフトダウンする。これにより、スプロケットF3とスプロケットR2及びスプロケットR1との組み合わせを禁止している。フロントディレーラ26fがスプロケットF3の位置には、ステップS45からステップS47に移行してリアディレーラ26fをスプロケットR2の位置にシフトダウンする。

【0060】

リアディレーラ26rがスプロケットR2の位置にある場合には、ステップS42からステップS48に移行する。ステップS48では、フロントディレーラ26fがスプロケットF2の位置にあるか否かを判断する。この判断は、禁止されたスプロケットF2とスプロケットR1との組み合わせを回避するために行われる。フロントディレーラ26fがスプロケットF2の位置にある場合には、ステップS48からステップS50に移行してフロントディレーラ26fをスプロケットF1の位置にシフトダウンする。これにより、スプロケットF2とスプロケットR1との組み合わせを禁止している。フロントディレーラ26fがスプロケットF2の位置には、ステップS48からステップS49に移行し

てリアディレーラ26fをスプロケットR1の位置にシフトダウンする。これらの処理が終了するとメインルーチンに戻る。

【0061】

シフトダウン2処理、つまりフロント優先変速処理では、図10のステップS50でクランクが回転しているか否かを判断する。クランクが回転していない場合は何も処理せずにメインルーチンに戻る。クランクが回転している場合はステップS51に移行する。ステップS51では、フロントディレーラ26fがスプロケットF1の位置にあるか否かを判断する。フロントディレーラ26fがスプロケットF1の位置にある場合には何も処理せずにメインルーチンに戻る。フロントディレーラ26fがスプロケットF1の位置にない場合には、ステップS51からにステップS52に移行してフロントディレーラ26fがスプロケットF2の位置にあるか否かを判断する。フロントディレーラ26fがスプロケットF2の位置にない場合、つまりフロントディレーラ26fがスプロケットF3の位置にある場合には、ステップS52からにステップS53に移行してリアディレーラ26rがスプロケットR8の位置にあるか否かを判断する。この判断は、禁止されたスプロケットF2とスプロケットR8との組み合わせを回避するために行われる。リアディレーラ26rがスプロケットR8の位置にある場合には、ステップS53からステップS54に移行し、リアディレーラ26rをスプロケットR7の位置にシフトダウンしてからフロントディレーラ26fをスプロケットF2の位置にシフトダウンする。これにより、禁止されたスプロケットF2とスプロケットR8との組み合わせを禁止している。リアディレーラ26rがスプロケットR8の位置にない場合には、ステップS53からステップS55に移行し、フロントディレーラ26fを一段シフトダウンする。

【0062】

フロントディレーラ26fがスプロケットF2の位置にある場合には、ステップS52からステップS56に移行してリアディレーラ26rがスプロケットR7の位置にあるか否かを判断する。この判断は、禁止されたスプロケットF1とスプロケットR7との組み合わせを回避するために行われる。リアディレーラ26rがスプロケットR7の位置にある場合には、ステップS56からステップS

57に移行し、リアディレーラ26rをスプロケットR6の位置にシフトダウンしてからフロントディレーラ26fをスプロケットF1の位置にシフトダウンする。これにより、禁止されたスプロケットF1とスプロケットR7との組み合わせ及びスプロケットF1とスプロケットR8との組み合わせを禁止している。リアディレーラ26rがスプロケットR2の位置には、ステップS56からステップS55に移行し、フロントディレーラ26fを一段シフトダウンする。

【0063】

このフロント優先処理であるシフトダウン2処理でも原則的にフロントディレーラ26fだけをシフトダウンする。しかし、禁止された組み合わせが生じる場合には、フロントディレーラ26fに加えてリアディレーラ26rもシフトダウンする。

手動変速処理の場合は、図11のステップS61で変速スイッチ20aが操作されたか否かを判断する。ステップS62では、変速スイッチ20bが操作されたか否かを判断する。ステップS63では、変速スイッチ20cが操作されたか否かを判断する。ステップS64では、変速スイッチ20dが操作されたか否かを判断する。

【0064】

変速スイッチ20aが操作されると、ステップS61からステップS65に移行し、図9に示すシフトダウン1処理を実行する。変速スイッチ20bが操作されると、ステップS62からステップS66に移行し、図7に示すシフトアップ1処理を実行する。変速スイッチ20cが操作されると、ステップS63からステップS67に移行し、図10に示すシフトダウン2処理を実行する。変速スイッチ20dが操作されると、ステップS64からステップS68に移行し、図8に示すシフトアップ2処理を実行する。

【0065】

この手動変速処理では、ハンドルバー15の右側のリアディレーラ26rを変速動作させるための変速スイッチ20a, 20bが操作されたときは、原則的にはリアディレーラ26rだけをシフトアップ及びシフトダウンする。しかし、禁

止された組み合わせが生じないようにするために、そのおそれがある場合は、フロントディレーラ26fがシフトダウン及びシフトアップするシフトダウン1処理及びシフトアップ1処理を行っている。

【0066】

また、ハンドルバー15の左側のフロントディレーラ26fを変速動作させるための変速スイッチ20a, 20dが操作されたときも同様に原則的には、フロントディレーラ26fだけをシフトアップ及びシフトダウンする。しかし、禁止された組み合わせが生じないようにするために、そのおそれがある場合は、リアディレーラ26rがシフトダウン及びシフトアップするシフトダウン2処理及びシフトアップ2処理を行っている。

【0067】

このようにこの実施形態では、自動変速モードだけではなく手動変速モードでもチェーン29がスプロケットに対して斜めに大きく傾く禁止されたスプロケットの組み合わせが生じないようにしている。このため、前後の変速装置8, 9間の伝達効率を高く維持できるとともにチェーン29とスプロケットとの接触による音鳴りが生じにくくなる。

【0068】

また、通常の走行ではリアディレーラ26rを優先して変速し、速度が大きくなると、フロントディレーラ26fを優先して変速しているので、速度が急激に変動が生じても前変速装置の頻繁な変速動作を抑えることができる。

[他の実施形態]

(a) 前記実施形態では、通常変速（シフトアップ1処理、シフトダウン1処理）用の変速しきい値より1段アップ（又はダウン）した変速段の変速しきい値を用いてフロント優先変速（シフトアップ2処理、シフトダウン2処理）を行ったが、フロント優先変速用の専用のしきい値を設定してもよい。たとえば、加速度をしきい値として設定してもよい。この場合、走行状態検出手段として加速度検出手段を設け、たとえば、シフトアップの場合 1 m/s^2 、シフトダウンの場合 -3 m/s^2 を超える加速度を検出するとフロント優先変速（シフトアップ2処理、シフトダウン2処理）を行うようにしてもよい。なお、加速度検出手段と

しては、たとえば車速検出手段の検出結果を演算処理して加速度を算出する構成を用いてもよい。また、専用の加速度センサを用いてもよい。

【0069】

(b) 前記実施形態では、前後の変速装置8, 9として外装式変速装置を例に本発明を説明したが、ハブやクランク内に変速機構を有する内装式変速装置にも本発明を適用できる。

(c) 前記実施形態では、走行状態として車速を検出したが、走行状態としてクランク回転速度（たとえばrpm又はラジアン／sec）を検出し、それに応じて変速するようにしてもよい。たとえば、リードスイッチ23からのパルス信号によりクランク回転数は検出できる。この場合、クランチ回転速度が第1所定値（たとえば60rpm）をシフトアップしきい値とし、それを上回ったときにシフトアップし、それより低速側の第2所定値（たとえば45rpm）をシフトダウンしきい値とし、それより下回ったときにシフトダウンするように構成すればよい。この場合、フロント優先変速に用いるしきい値としてとしてクランクの回転加速度（たとえば、回転の加速率や角加速度）を用いればよい。

【0070】

(d) 前記実施形態では、交流発電機19からの信号により車速を検出したが、たとえば、車輪の回転を検出する磁石とリードスイッチとからなる車速センサにより車速に応じた信号を検出するように構成してもよい。

(e) 速度やクランク回転数などにより走行状態を検出する構成に代えて、自転車の前後方向の傾斜度を検出し、検出された傾斜度がたとえば10度以上のときに、前変速装置を優先的に変速制御してもよい。

【0071】

【発明の効果】

本発明によれば、走行状態に応じて前後の変速装置のいずれかを優先して変速するので、走行状態に応じて適切な変速動作を行うことができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】

本発明の一実施形態を採用した自転車の側面図。

【図2】

そのハンドル部分の斜視拡大図。

【図3】

制御装置の構成の一部を示すブロック図。

【図4】

制御装置の構成の残りを示すブロック図。

【図5】

液晶表示部の表示画面の一例を示す模式図。

【図6】

第1制御部のメインルーチンの制御内容を示すフローチャート。

【図7】

シフトアップ1処理の制御内容を示すフローチャート。

【図8】

シフトアップ2処理の制御内容を示すフローチャート。

【図9】

シフトダウン1処理の制御内容を示すフローチャート。

【図10】

シフトダウン2処理の制御内容を示すフローチャート。

【図11】

手動変速処理の制御内容を示すフローチャート。

【図12】

シフトアップしきい値の一例を示す図。

【図13】

シフトダウンしきい値の一例を示す図。

【符号の説明】

8 前变速装置

9 後变速装置

11 制御装置

19 交流発電機

26f, 26r フロント及びリアディレーラ

29 チェーン

30 第1制御ユニット

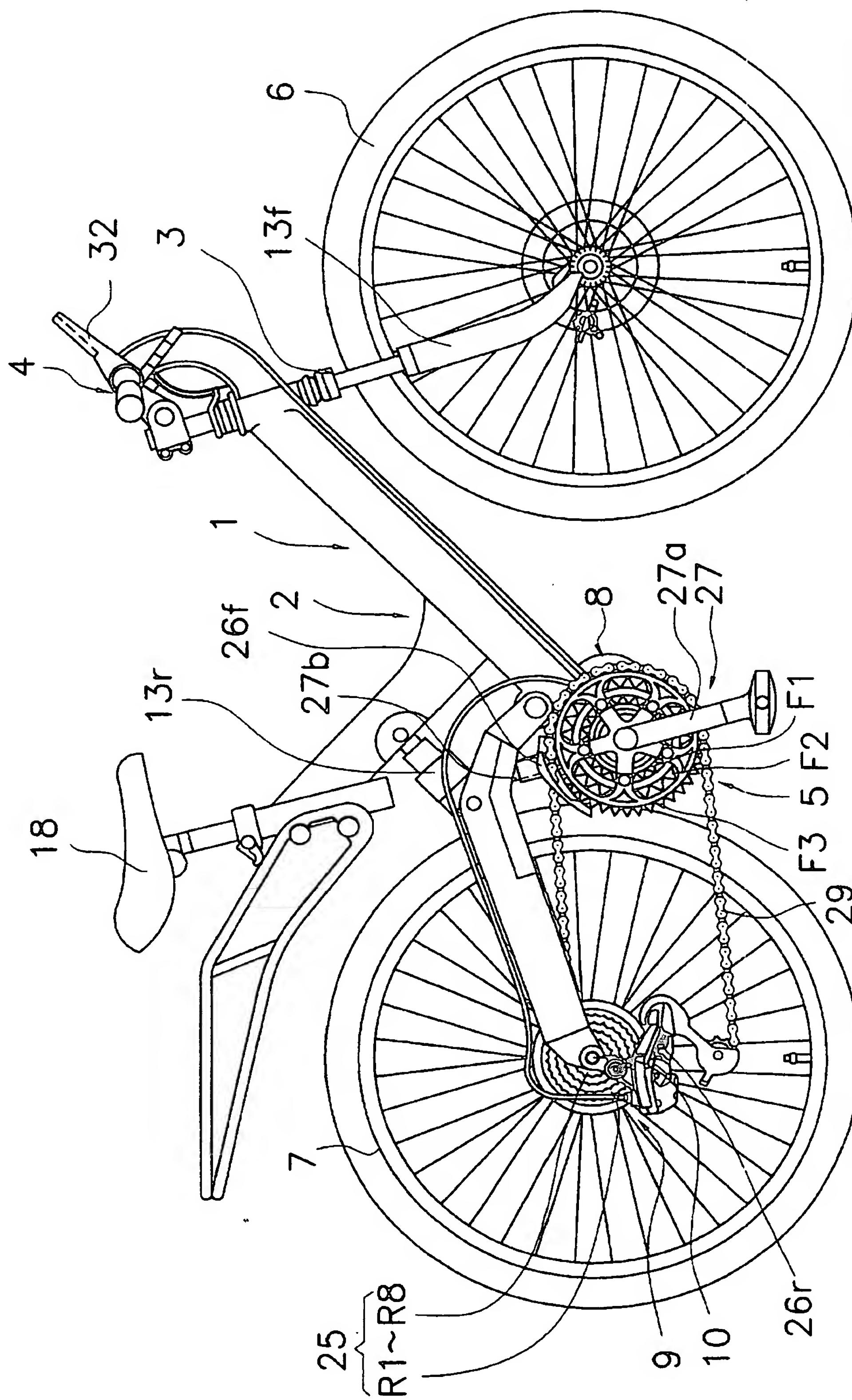
35 第1制御部

F1～F3, R1～R8 スプロケット

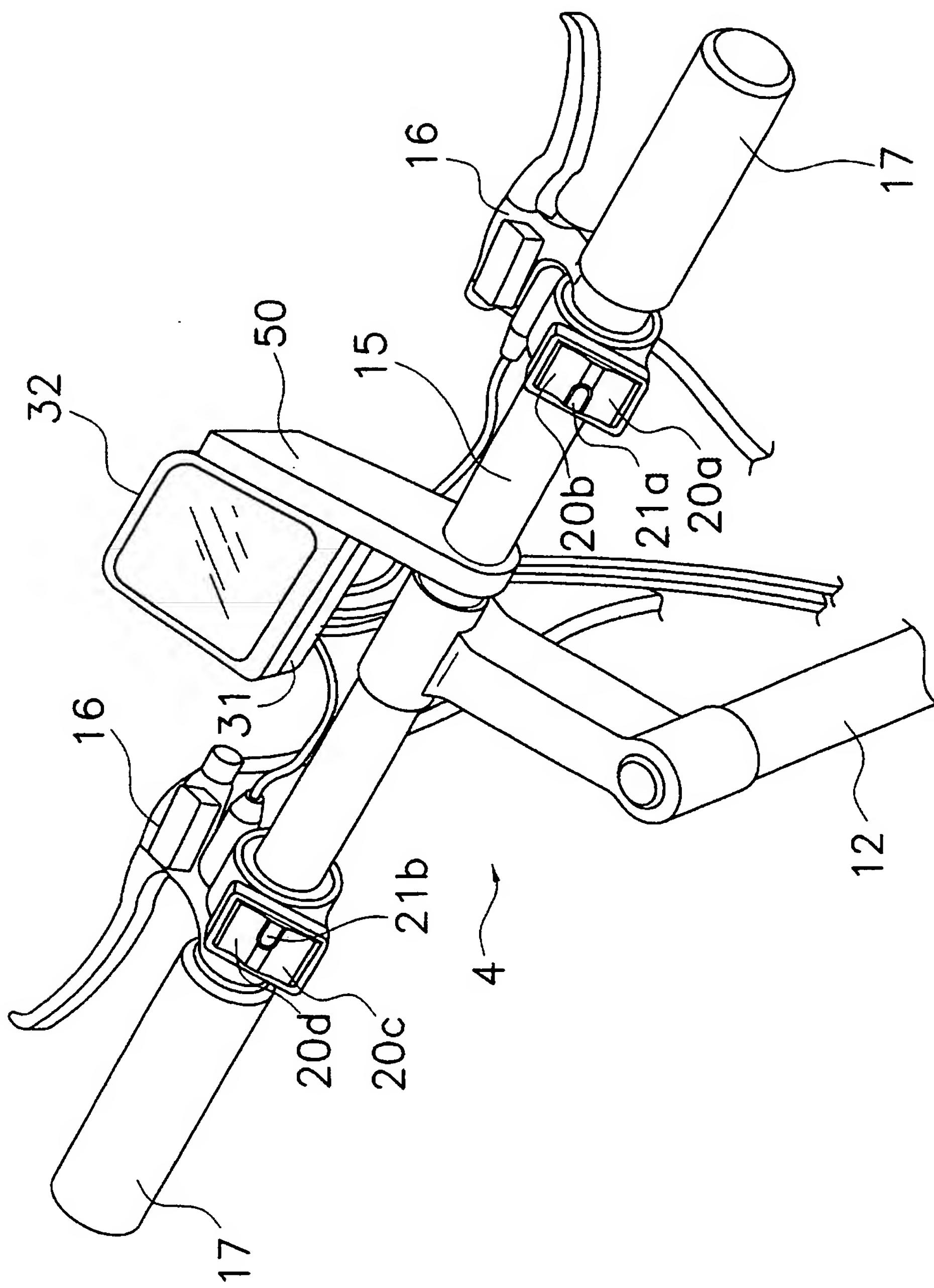
【書類名】

図面

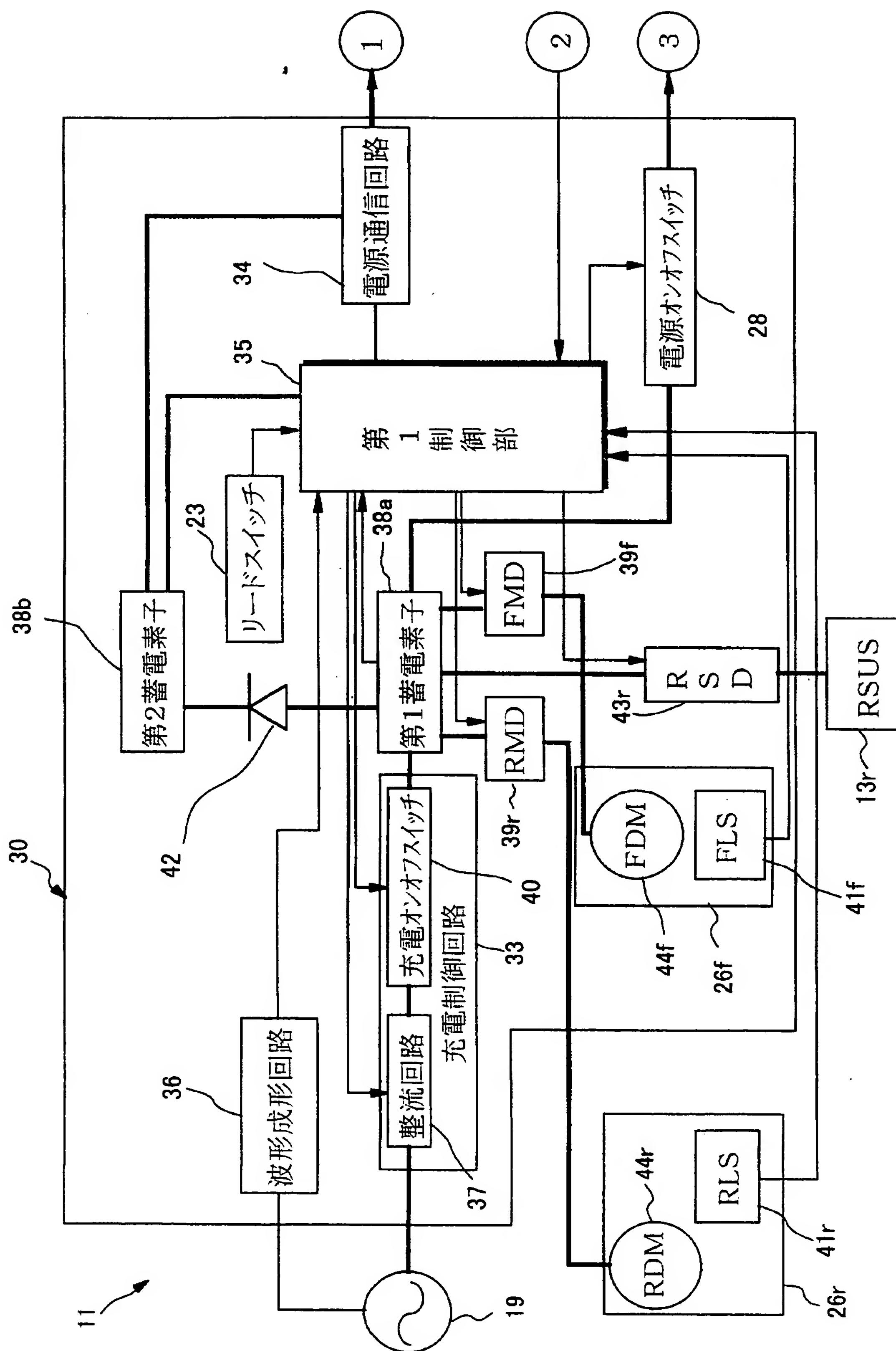
【図1】



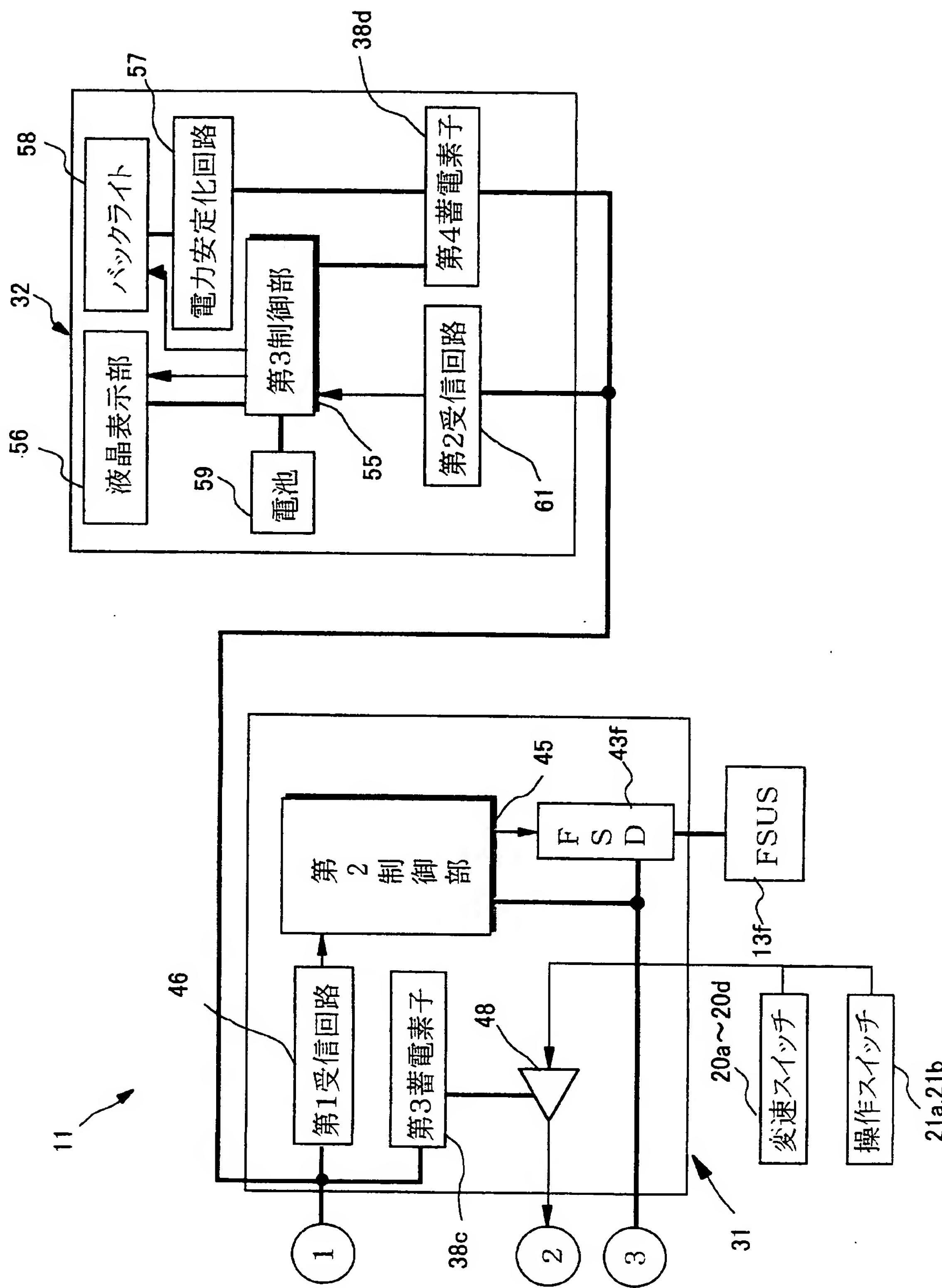
【図2】



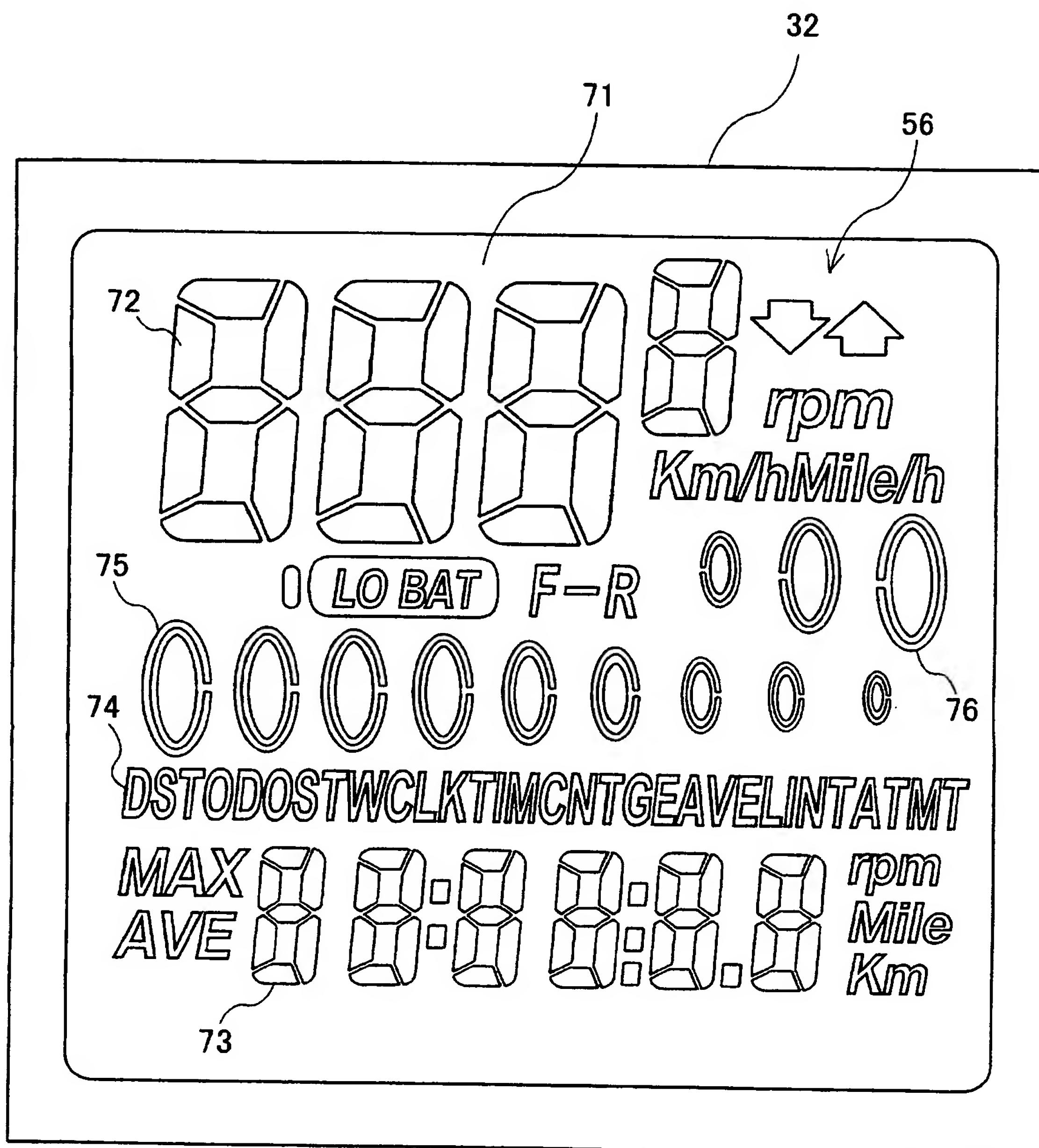
【図3】



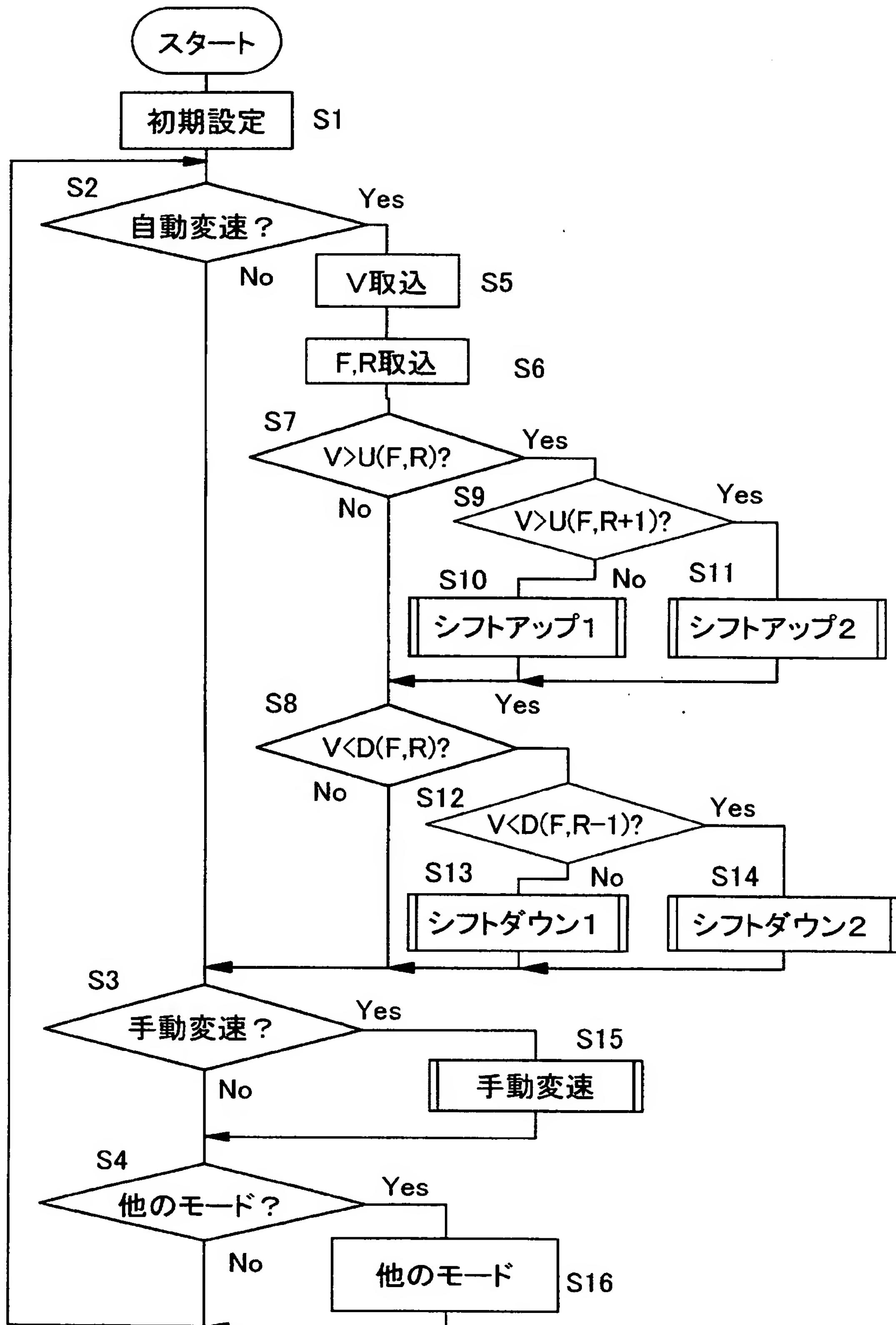
【図4】



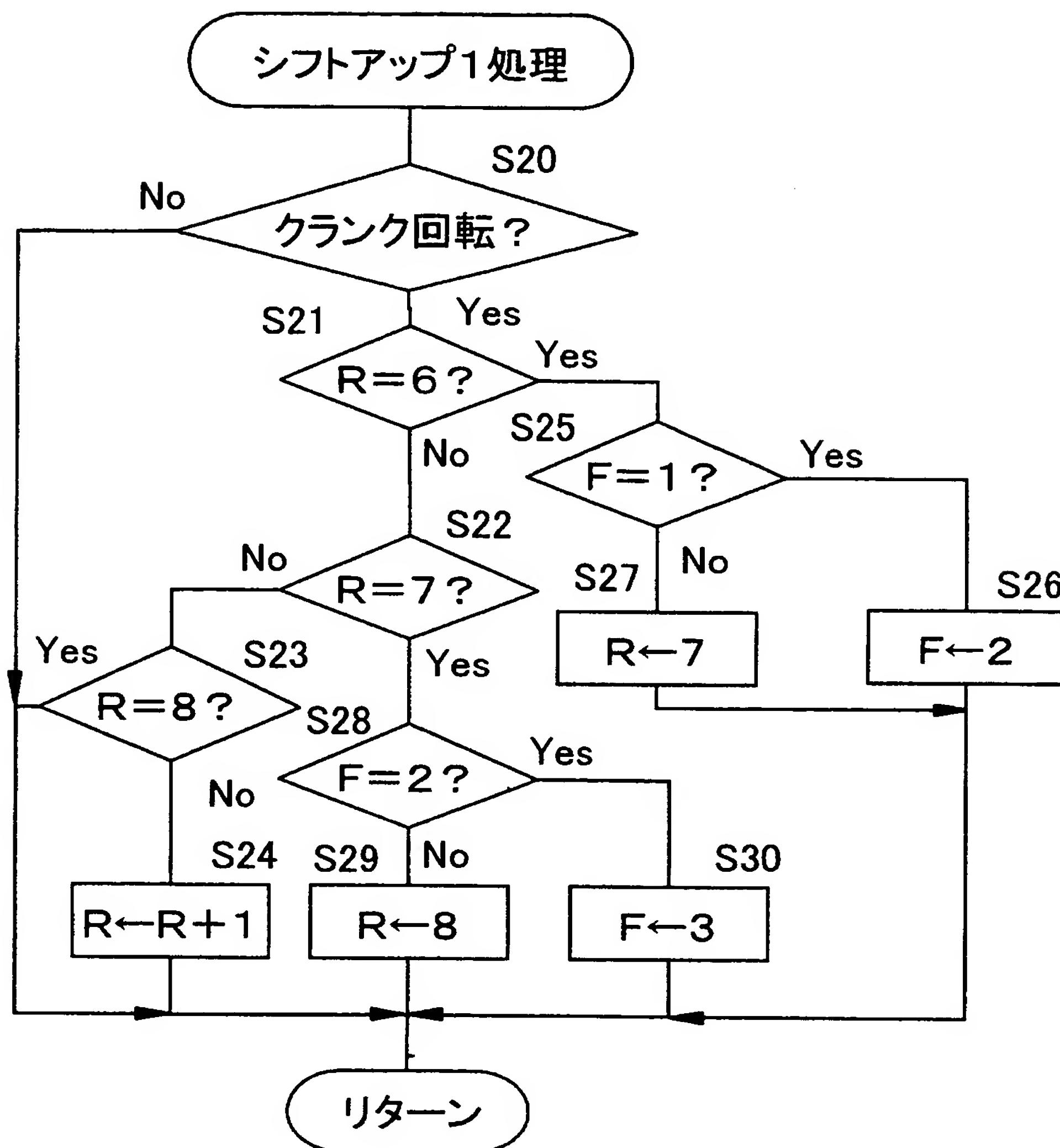
【図5】



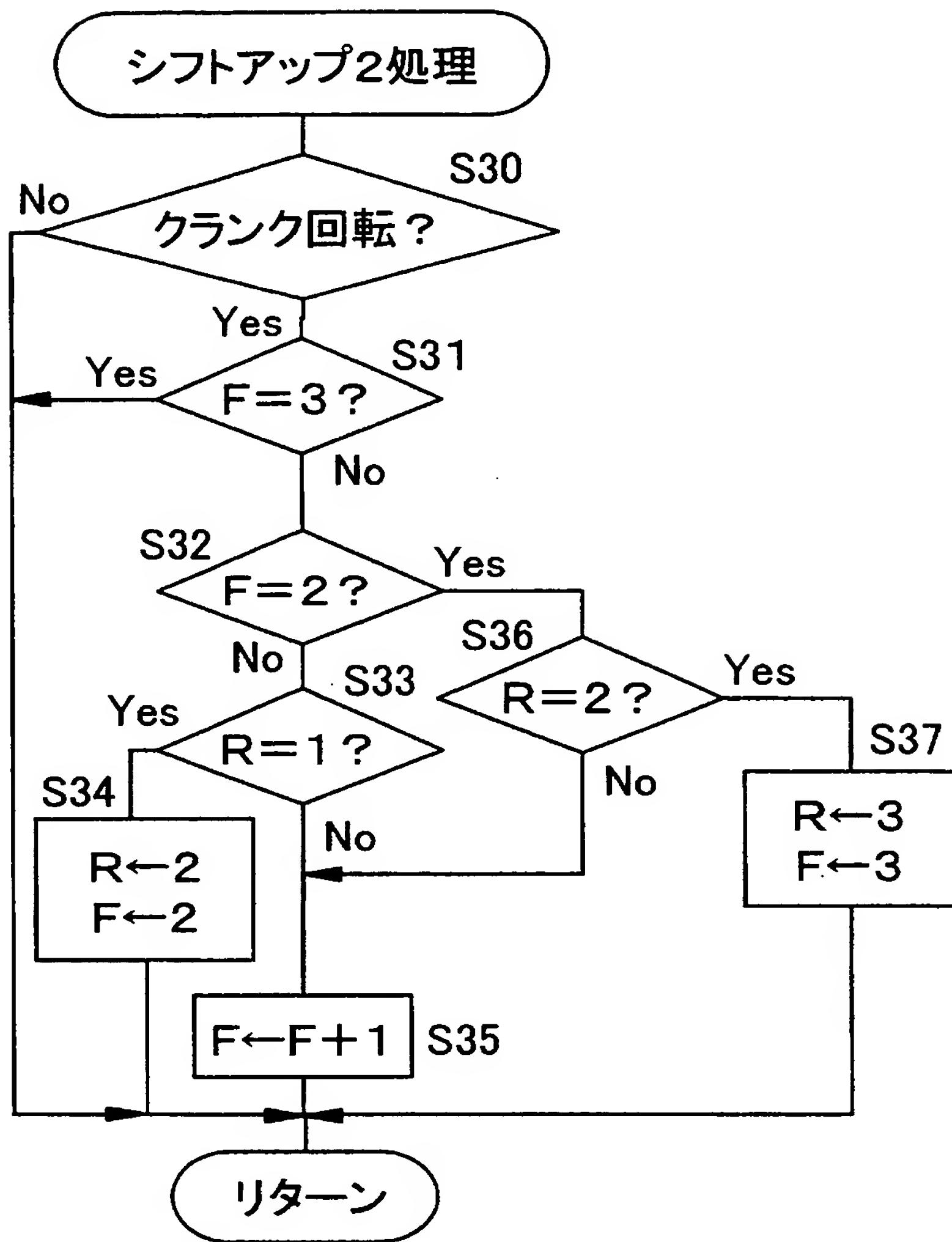
【図6】



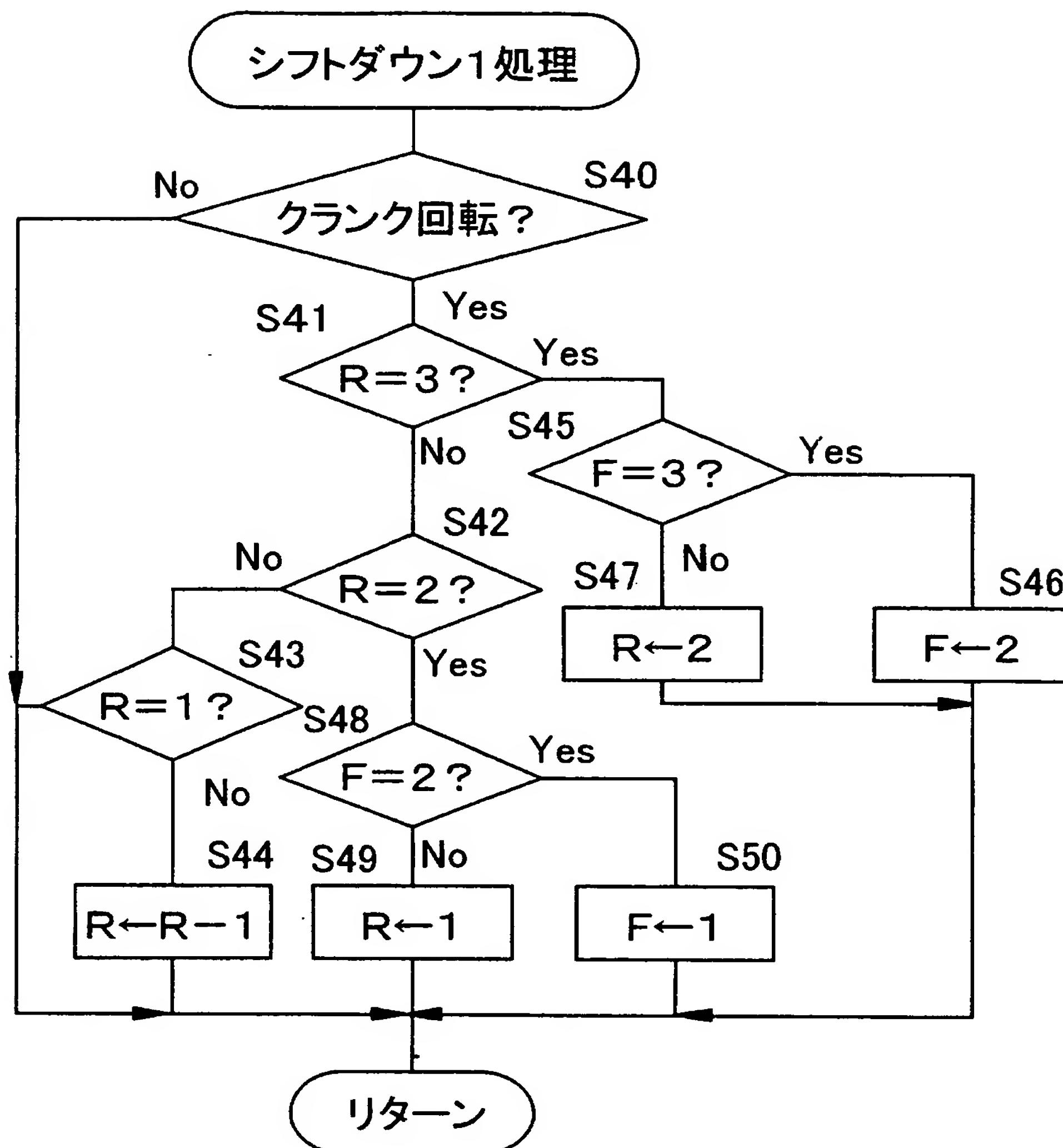
【図7】



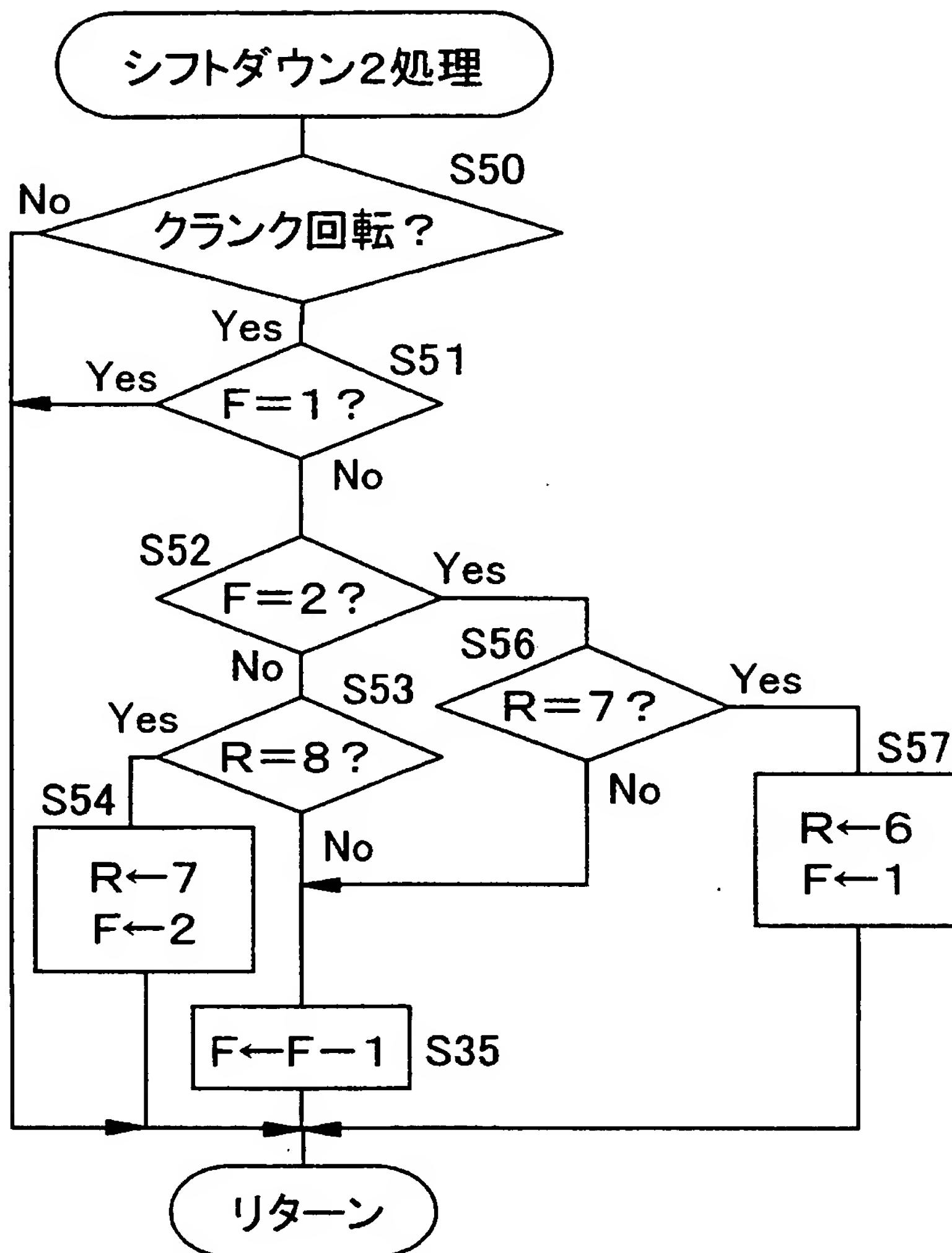
【図8】



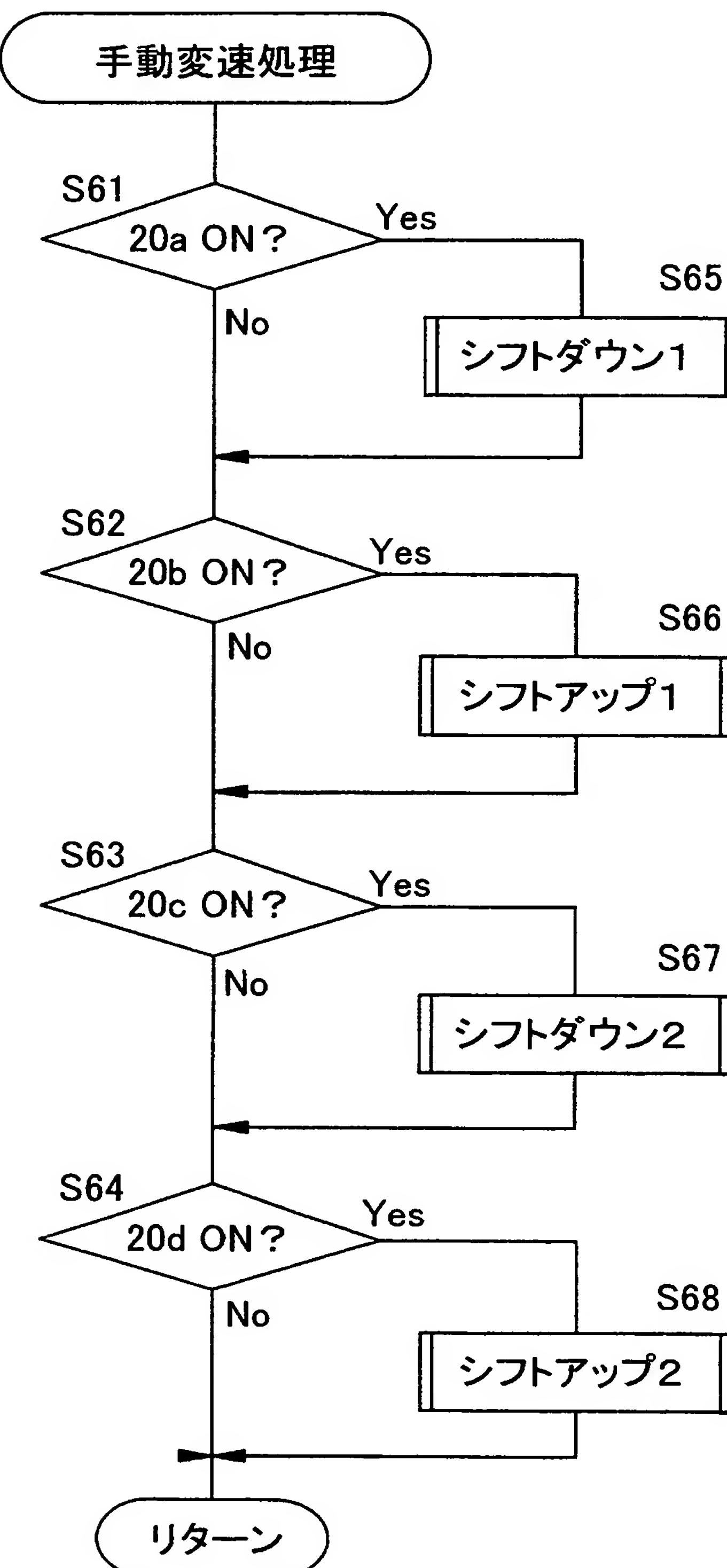
【図9】



【図10】



【図 1 1】



【図12】

		R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
テーブル 4	F1	4.53	5.25	6.25	7.73	8.76	10.10	11.94
	F2	6.42	7.44	8.86	10.94	12.40	14.31	16.91
	F3	8.68	10.07	11.99	14.81	16.78	19.36	22.88
テーブル 3	F1	4.89	5.67	6.75	8.34	9.45	10.90	12.88
	F2	6.92	8.03	9.56	11.81	13.38	15.44	18.25
	F3	9.36	10.86	12.93	15.98	18.11	20.89	24.69
テーブル 2	F1	5.24	6.08	7.24	8.94	10.14	11.70	13.82
	F2	7.43	8.62	10.26	12.67	14.36	16.57	19.58
	F3	10.05	11.66	13.88	17.14	19.43	22.42	26.50
テーブル 1	F1	5.60	6.50	7.73	9.55	10.83	12.49	14.77
	F2	7.93	9.20	10.96	13.54	15.34	17.70	20.92
	F3	10.74	12.45	14.83	18.31	20.76	23.96	28.30
テーブル 0	F1	5.96	6.91	8.23	10.16	11.52	13.29	15.71
	F2	8.44	9.79	11.66	14.40	16.32	18.83	22.25
	F3	11.42	13.25	15.77	19.48	22.08	25.48	30.11
テーブル -1	F1	6.32	7.33	8.72	10.77	12.21	14.09	16.65
	F2	8.95	10.38	12.36	15.26	17.30	19.96	23.59
	F3	12.11	14.04	16.72	20.65	23.40	27.01	31.92
テーブル -2	F1	6.67	7.74	9.22	11.38	12.90	14.89	17.59
	F2	9.45	10.97	13.06	16.13	18.28	21.09	24.93
	F3	12.79	14.84	17.66	21.82	24.73	28.53	33.72
テーブル -3	F1	7.03	8.16	9.71	11.99	13.59	15.68	18.54
	F2	9.96	11.55	13.76	16.99	19.26	22.22	26.26
	F3	13.48	15.63	18.61	22.99	26.05	30.06	35.53
テーブル -4	F1	7.39	8.57	10.20	12.60	14.28	16.48	19.48
	F2	10.47	12.14	14.45	17.86	20.24	23.35	27.60
	F3	14.16	16.43	19.56	24.16	27.38	31.59	37.34

【図13】

		R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
テーブル 4	F1	3.98	4.53	5.25	6.25	7.73	8.76	10.10
	F2	5.64	6.42	7.44	8.86	10.94	12.40	14.31
	F3	7.63	8.68	10.07	11.99	14.81	16.78	19.36
テーブル 3	F1	4.29	4.89	5.67	6.75	8.34	9.45	10.90
	F2	6.08	6.92	8.03	9.56	11.81	13.38	15.44
	F3	8.23	9.36	10.86	12.93	15.98	18.11	20.89
テーブル 2	F1	4.61	5.24	6.08	7.24	8.94	10.14	11.70
	F2	6.53	7.43	8.62	10.26	12.67	14.36	16.57
	F3	8.83	10.05	11.66	13.88	17.14	19.43	22.42
テーブル 1	F1	4.92	5.60	6.50	7.73	9.55	10.83	12.49
	F2	6.97	7.93	9.20	10.96	13.54	15.34	17.70
	F3	9.43	10.74	12.45	14.83	18.31	20.76	23.95
テーブル 0	F1	5.24	5.96	6.91	8.23	10.16	11.52	13.29
	F2	7.42	8.44	9.79	11.66	14.40	16.32	18.83
	F3	10.04	11.42	13.25	15.77	19.48	22.08	25.48
テーブル -1	F1	5.55	6.32	7.33	8.72	10.77	12.21	14.09
	F2	7.86	8.95	10.38	12.36	15.26	17.30	19.96
	F3	10.64	12.11	14.04	16.72	20.65	23.40	27.01
テーブル -2	F1	5.86	6.67	7.74	9.22	11.38	12.90	14.89
	F2	8.31	9.45	10.97	13.06	16.13	18.28	21.09
	F3	11.24	12.79	14.84	17.66	21.82	24.73	28.53
テーブル -3	F1	6.18	7.03	8.16	9.71	11.99	13.59	15.68
	F2	8.75	9.96	11.55	13.76	16.99	19.26	22.22
	F3	11.84	13.48	15.63	18.61	22.99	26.05	30.06
テーブル -4	F1	6.49	7.39	8.57	10.20	12.60	14.28	16.48
	F2	9.20	10.47	12.14	14.45	17.86	20.24	23.35
	F3	12.45	14.16	16.43	19.56	24.16	27.38	31.59

【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 前後の変速装置を自動変速制御する装置において、走行状態が急激に変動が生じても走行状態に応じて適切な変速動作を行えるようにする。

【解決手段】 第1制御ユニット30は、複数の変速段をそれぞれ有する前後の変速装置を自転車の走行状態に応じて制御する装置であって、波形成形回路36と、第1制御部35とを備えている。波形成形回路は、車速を検出する。第1制御部は、検出された車速の変化に応じて、車速が大きく変化するときに前変速装置9を優先して変速する。

【選択図】 図8

特願 2003-047409

出願人履歴情報

識別番号 [000002439]

1. 変更年月日 1991年 4月 2日

[変更理由] 名称変更

住 所 大阪府堺市老松町3丁77番地
氏 名 株式会社シマノ